

АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Производительность труда становится более актуальной в условиях перехода к стабильной экономике после продолжительного периода её обрушения и восстановления. При этом она показывает уровень использования трудовых ресурсов в различных отраслях Республики Беларусь и является важнейшим экономическим показателем эффективности использования живого и ове-ществлённого труда. В большинстве стран снижение производительности труда приравнивается к угрозе национальной безопасности. Это связано с тем, что при понижении производительности труда снижается уровень платежеспособности населения, что является угрозой для национальной экономики – товары, произведенные национальными компаниями с более высоким ценовым параметром, вымываются с национального рынка иностранными продуктами с более низкими ценами.

В мировой практике принята определенная система регулирования производительности труда с использованием показателей двух видов: технических и технологических; финансовых. На транспорте Республики Беларусь производительность труда до 2014 г. учитывалась количеством продукции, производимой одним работником в единицу времени, т. е. в приведенных тонно-километрах (наследие СССР). При этом на различных видах транспорта приведенный тонно-километр рассчитывался по собственной системе коэффициента приведения одного пассажирокилометра к тонно-километру: на железнодорожном транспорте – 1 : 1 (до 2005 г. была 2 : 1), автомобильном – 0,4 : 1, морском – 1 : 1, речном – 10 : 1, воздушном – 0,09 : 1. Как видно, на железнодорожном транспорте за счёт изменения системы управленческого учёта производительность снижена с 2005 г. в два раза. Второй причиной, повлиявшей на снижение производительности труда в транспортных организациях, стало сокращение перевозок национальными перевозчиками на всех видах транспорта и появление на рынке транспортных услуг иностранных (не допускаемых на национальный рынок до 1991 г.) и частных (в большинстве со смешанным капиталом).

Начиная с 2015 г. в Республике Беларусь учёт производительности труда на транспорте по рекомендации МВФ стал производиться в затратах труда на производство единицы продукции – трудоёмкостью. С учётом того, что в транспортных организациях выполняются неоднородные работы на рынке транспортных услуг, наилучший учёт её в денежном выражении. Это наиболее приемлемо для транспортных организаций, имеющих несколько структурных подразделений, которые выполняют различные виды деятельности: перевозку и эксплуатацию транспортных средств; их ремонт и техническое содержание; техническую эксплуатацию и развитие транспортной инфраструктуры; вспомогательную деятельность по обеспечению функционирования транспортной организации.

Для железной дороги учёт производительности труда выполнялся в натуральных показателях, приходящихся на одного работника в зависимости от рассматриваемых функциональных подразделений:

1) по хозяйству пассажирских перевозок – пассажирооборот (пассажиро-километры), который учитывает количество отправленных и перевезенных пассажиров, среднюю дальность и объём их перевозки по видам сообщений, тяги и классу исполнения; производительность пассажирского вагона;

2) по хозяйству грузовых перевозок – грузооборот (тонно-километры), количество погруженных, выгруженных, отправленных и перевезенных грузов; производительность грузового вагона;

3) по хозяйству перевозок – количество принятых и отправленных вагонов (вагонооборот), оборот вагона;

4) в локомотивных депо – тонно-километры брутто по видам тяги;

5) вагонных депо – количество вагоно-километров или отремонтированных вагонов;

6) в путевом хозяйстве – количество тонно-километров брутто вагонов и локомотивов (пропущенный тоннаж) для перегонов и количество вагоно-километров, локомотиво-километров и поездо-километров электро- и дизель-поездов при обслуживании стрелочных переводов;

7) по хозяйству гражданских сооружений – приведенный грузооборот;

8) для предприятий автоматики, телемеханики и связи (дистанций) – количество вагоно-километров, приведенного грузооборота, поездо-километров, в зависимости от вида технических устройств, обслуживаемых данными дистанциями;

9) в хозяйстве электрификации и электроснабжения используются натуральные показатели – количеству затраченной электроэнергии на тягу поездов и жизнеобеспечение объектов железнодорожной инфраструктуры, тонно-километров брутто;

10) для хозяйства электрификации и электроснабжения характерным натуральным показателем являются приведенные тонно-километры.

Для остальных подразделений используется показатель «Приведенные тонно-километры». Следует отметить, что в расчёт принимаются только работники эксплуатационного контингента железной дороги, который значительно меньше списочного состава работников.

Из приведенных рассуждений видно, что на железной дороге имеется большое разнообразие натуральных показателей, используемых для оценки результативности работы структурных подразделений. Такое разнообразие использования натуральных показателей создаёт определенные трудности для приведения к единой оценке производительности труда коллектива железной дороги, а тем более, оно является непригодным для сравнительного анализа и управления производительностью труда и эффективным использованием трудовых ресурсов по железной дороге в целом. МВФ для условий учёта, в которых производительность труда нельзя измерить продукцией или работой в натуральном выражении, применять стоимостной показатель, оценивающий затраты в человеко-часах на определенные объём и виды работы, т. е. на её трудоёмкость. В результате производительность труда работников транспорта может оцениваться финансовыми показателями как в целом для отрасли (по Министерству транспорта и коммуникаций), железной дороги, других видов транспорта, их структурных подразделений. В большинстве стран таким показателем принят фонд оплаты труда по структурному подразделению или транспортной организации с социальными начислениями, приходящийся на одного среднесписочного работника в годовом исчислении.

При таком подходе у ряда развитых европейских стран производительность труда работников транспортных предприятий колеблется от 60 до 84 тыс. евро. Переход на финансовый учет производительности труда потребует значительного изменения в учётной политике государства и отраслевых организаций, занятых в реальном секторе экономики. Для транспорта в такой ситуации является замораживание тарифов и изменение внутренней номенклатуры расходов. В итоге, наряду с внутренним перераспределением расходов в пользу фонда оплаты труда и снижением непроизводительных расходов в тарифе на транспортные услуги, изменяется сам порядок формирования расходов, предлагаемый МВФ для восточно-европейских государств.

Существенной проблемой повышения производительности труда в странах постсоветского пространства, в т. ч. и в Республике Беларусь, является резкое снижение заработной платы во всех секторах экономики (в 15–20 раз по сравнению с 1989 г.), которая является основным элементом производительности труда персонала. При этом следует отметить, что по натуральным показателям производительность труда на транспорте в Республике Беларусь превышает в 3–4 раза по сравнению с ФРГ, в 5–6 – в Великобритании, 7–8 – во Франции и Италии. Однако по финансовым показателям эти цифры сильно различаются: в 11–12 раз по сравнению с ФРГ, в 18–19 – в Великобритании, 9–10 – во Франции и Италии. В результате можно отметить, что сначала производительность труда была искусственно занижена во много раз, а потом со стороны МВФ озвучивается проблема её низкого значения в стране и необходимость её повышения. При этом надо отметить, проведя сравнительный анализ, что наш машинист поезда, при продолжительности рабочего дня 8 ч, ведёт его с массой 3700 т, в то время как в ФРГ – 1340 т, при продолжительности рабочего дня до 5 ч. Получается, что по классической схеме финансовой оценки производительности труда, нашему машинисту для достижения уровня производительности труда машиниста ФРГ нужно в год трудиться свыше 11000 ч, что явно является нереальным занятием. Видимо для условий Республики Беларусь нужен другой вариант, реализованный в странах с неустойчивой экономикой (например, Греции и Италии), которым удалось существенно увеличить производительность труда на транспорте, что обеспечило значительное повышение платежеспособности населения и понизило зависимость населения от государственных дотаций из бюджета на социальные нужды и повысило вложения в развитие транспортной инфраструктуры.